

研究报告

香港交通物流行业发展观察 系列之一：总体情况篇

阅读摘要

疫后全球经济延续韧性增长、商品贸易及旅游业强劲复苏，为交通物流行业发展奠定了良好基础。香港作为国际领先交通物流枢纽，贸易及物流业占 GDP 比重约五分之一，受益于粤港澳大湾区一体化建设与东盟等区域协同发展红利，疫后交通物流业展现出较强增长韧性。近年，香港特区政府亦积极推动交通物流行业高质量发展转型，全力巩固国际贸易中心、国际航运中心、国际航空枢纽中心等八大中心的竞争力。本报告作为《香港交通物流行业发展观察系列》的第一篇，系统分析香港交通物流行业的总体发展概况、核心竞争优势及未来转型方向。

欢迎扫码关注
工银亚洲研究



中国工商银行（亚洲）

东南亚研究中心

李卢霞 徐麒钧

祝修业 文晨宇

注：本报告的预测及建议只作为一般的市场评论，仅供参考，不构成任何投资建议。
本报告版权归中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心所有，并保留一切法律权利。任何机构或个人未经授权，不得以任何形式修改、复制、刊登、引用或向其他人分发。

香港交通物流行业发展观察系列之一：

总体情况篇

疫后全球经济延续韧性增长、商品贸易及旅游业强劲复苏，为交通物流行业发展奠定了良好基础。香港作为国际领先交通物流枢纽，贸易及物流业占 GDP 比重约五分之一，受益于粤港澳大湾区一体化建设与东盟等区域协同发展红利，疫后交通物流业展现出较强增长韧性。近年，香港特区政府亦积极推动交通物流行业高质量发展转型，全力巩固国际贸易中心、国际航运中心、国际航空枢纽中心等八大中心的竞争力。本报告作为《香港交通物流行业发展观察系列》的第一篇，系统分析香港交通物流行业的总体发展概况、核心竞争优势及未来转型方向。

一、全球环境：基于增长和区域合作视角的香港交通物流行业发展概况

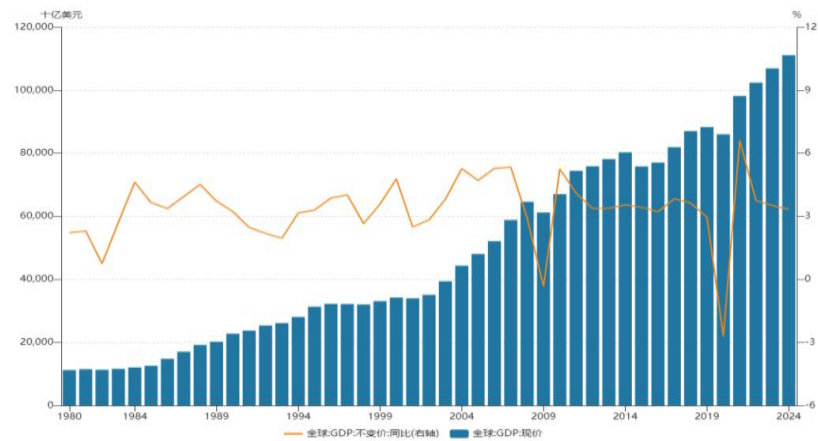
（一）全球交通物流行业正经历稳健增长与结构性复苏
全球经济延续韧性增长背景下，商品贸易与旅游业疫后恢复为全球交通物流行业奠定良好基础。疫后全球经济持续恢复，2024 年全球经济总量约 110.6 万亿美元，实际增长率为 3.3%，2025 年有望继续实现 3.2% 左右增速¹（见图表 1）。

¹ 数据来源：国际货币基金组织（IMF）于 2025 年 10 月发布的《世界经济展望》。

尽管面临贸易保护主义、地缘不确定性等扰动，在积极政策发力、技术创新活跃等带动下，**全球货物贸易规模仍韧性增长**。根据世界贸易组织（WTO）数据，2024 年全球货物出口金额为 24.5 万亿美元、同比增长 2.4%，进口金额为 24.8 万亿美元、同比增长 2.1%（见图表 2）。如果剔除价格因素，WTO 预测 2025 年全球贸易量可以实现 2.4% 的较高增速、高于 2024 年（同比口径 2.0%）。**疫后全球旅游业强劲复苏**。2020 年新冠疫情对全球旅游业冲击巨大，但疫后快速恢复并实现强劲增长，2024 年全球旅游总人次达 142.0 亿人次、同比增长 13.8%，全球旅游总收入达 6.1 万亿美元，其规模为 2019 年的 104.1%，相当于全球 GDP 的比例达 5.7%；其中，全球国际旅游收入增速为 6.3%，国内旅游收入增速为 2.5%；与此同时，国际旅游支出达 1.89 万亿美元，国内旅游支出达 5.4 万亿美元，均创下新纪录²。根据联合国世界旅游组织（UN Tourism）发布的《世界旅游晴雨表》，2025 年全球国际游客到访量约 15.2 亿人次，较 2024 年增长约 4%，国际旅游总收入同比增 5% 至 1.9 万亿美元。

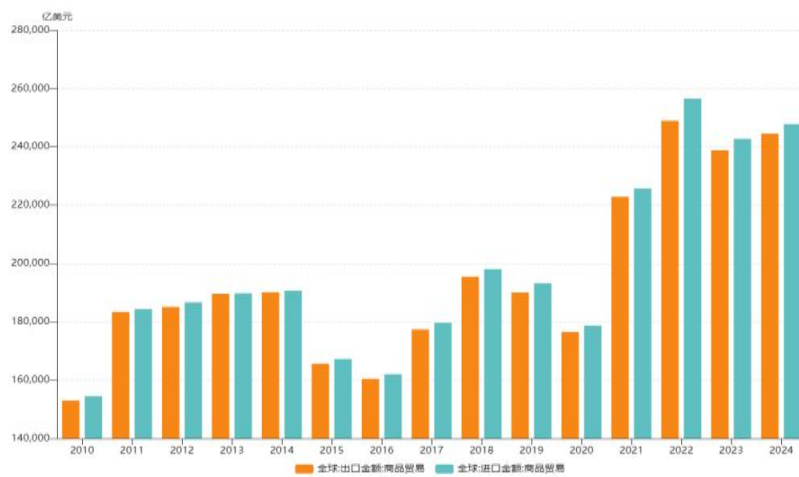
² 数据来源：世界旅游城市联合会（WTCF）。

图表 1：疫后全球经济呈现韧性复苏态势



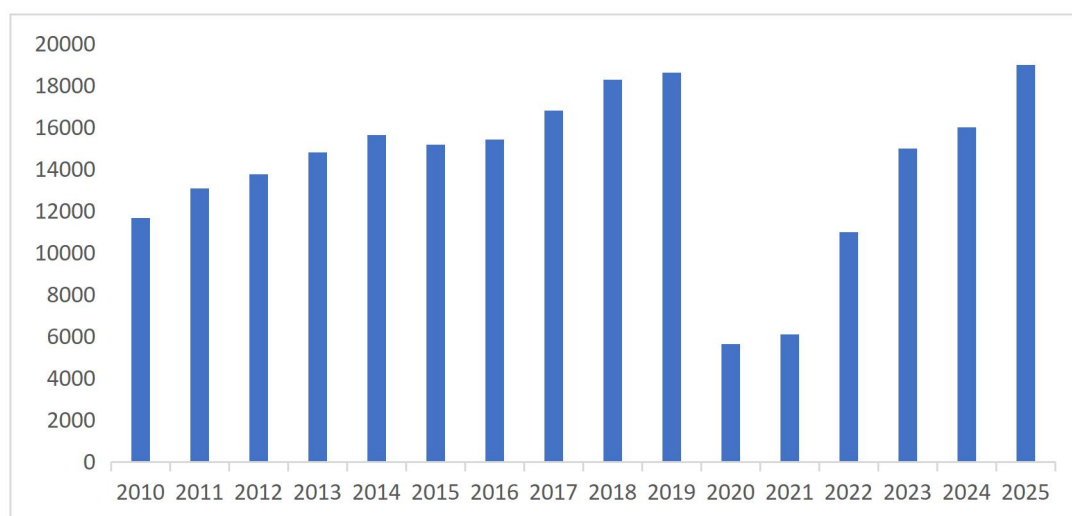
数据来源：IMF、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

图表 2：疫后全球货物出口和进口规模持续增长



数据来源：WTO、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

图表 3：全球国际旅游收入疫情后逐步恢复（亿美元）³



数据来源：世界银行、联合国世界旅游组织(UN Tourism)、世界旅游城市联合会(WTCF)、中国社会科学院旅游研究中心、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

全球交通物流市场作为经济循环的“大动脉”，正经历稳健增长与结构性复苏。货运方面，全球物流市场规模庞大、近几年保持稳定增长态势。根据联合国开发计划署（UNDP）测算，全球物流总支出约占全球 GDP 的 10%-12%⁴，2023 年全球 GDP 约 104.9 万亿美元，按此比例推算全球物流总市场规模约在 10.5 万亿至 12.6 万亿美元之间。根据研究机构 Armstrong & Associates, Inc. 的估算，2023 年全球第三方物流（3PL）⁵ 市场规模预计超过 1 万亿美元，同比增长约 3%，

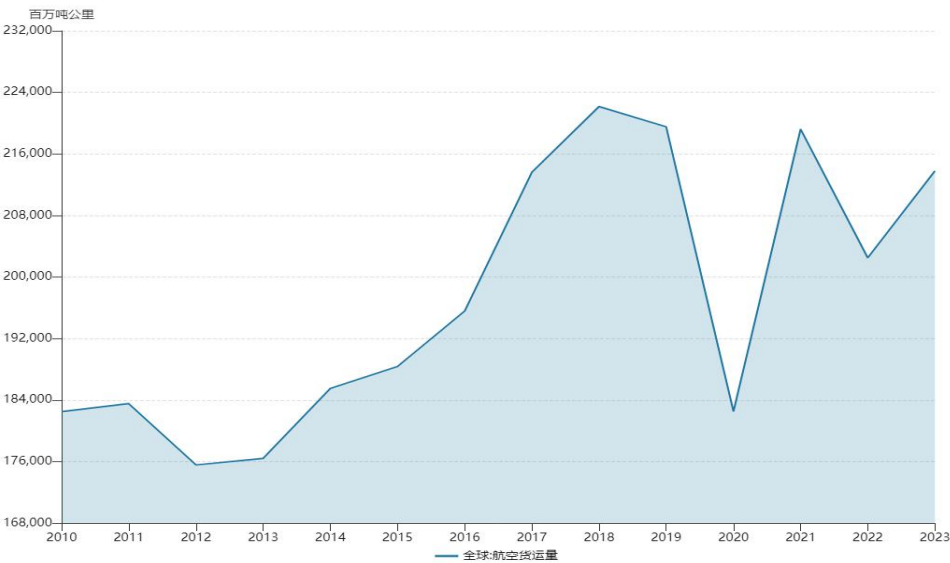
³ 由于新冠疫情的影响，2020 年后全球旅游业的数据出现中断，世界银行发布的数据停更。本文 2020-2025 年的全球国际旅游收入数据引用联合国世界旅游组织（UN Tourism）、世界旅游城市联合会（WTCF）、中国社会科学院旅游研究中心等机构统计或测算的数据，在口径上与世界银行数据相近，其中 2025 年的数据为预测值。

⁴ 数据来源：联合国开发计划署（UNDP）2021 年发布的物流业分析报告《Logistics Sector Analysis Report and Guidelines》，统计口径涵盖“全球运输服务收入 + 仓储与分拨费用 + 关务/代理费 + 库存持有成本 + 物流保险与包装费用”。

⁵ Armstrong & Associates, Inc. (A&A) 每年发布的《全球第三方物流市场报告》是衡量 3PL（合同物流）规模的核心基准。3PL 是衡量物流市场专业化和外包程度的核心指标，统计范围包含企业将全部或部分物流业务（如运输、仓储、配送、货代、增值服务等）外包给专业服务商，是最常被引用的“物流市场规模”数据之一，但需注意它不包含企业自营物流部分

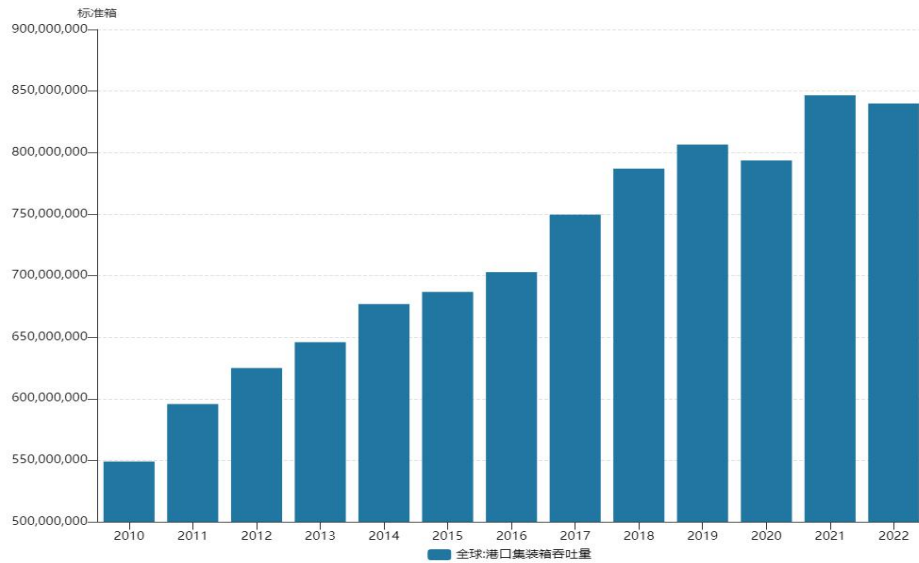
自 2016 年以来增长了一倍。**客运方面**，全球航空客运需求**强劲复苏**。根据国际航空运输协会（IATA）测算，航空业为全球经济贡献了近 4% 的 GDP，并支撑了 8,700 万个就业岗位。IATA 预计，2026 年全球航空公司总净利润将达到 410 亿美元，净利率维持在 3.9%；届时航空行业总收入预计将达到 1.1 万亿美元，同比增长 4.5%；载客率预计将继续创历史新高，达到 83.8%。**客运增长速度或将快于货运**，预计 2026 年全球旅客运输量将达到 52 亿人次，较 2025 年增长 4.4%（见图表 4-6）。

图表 4：2010 年以来全球航空货运量增势



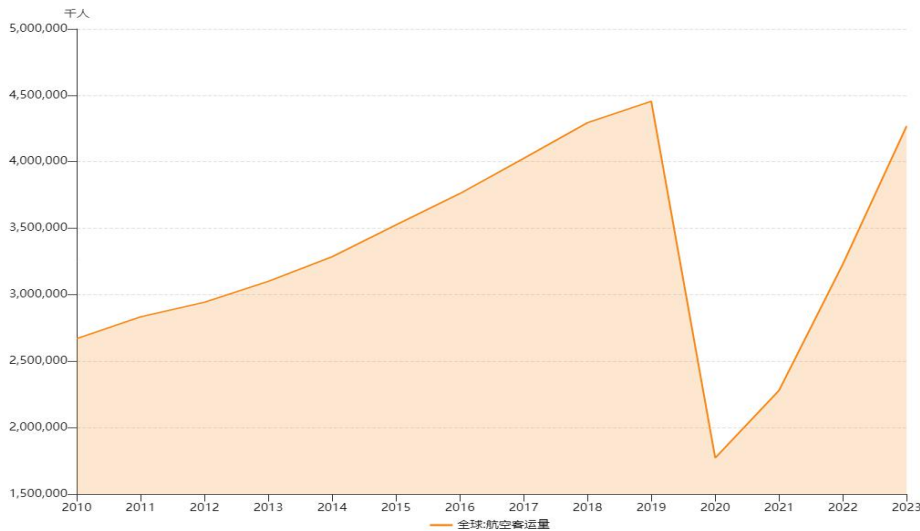
数据来源：世界银行、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

图表 5：2010 年以来全球港口集装箱吞吐量增势



数据来源：世界银行、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

图表 6：2010 年以来全球航空客运量增势



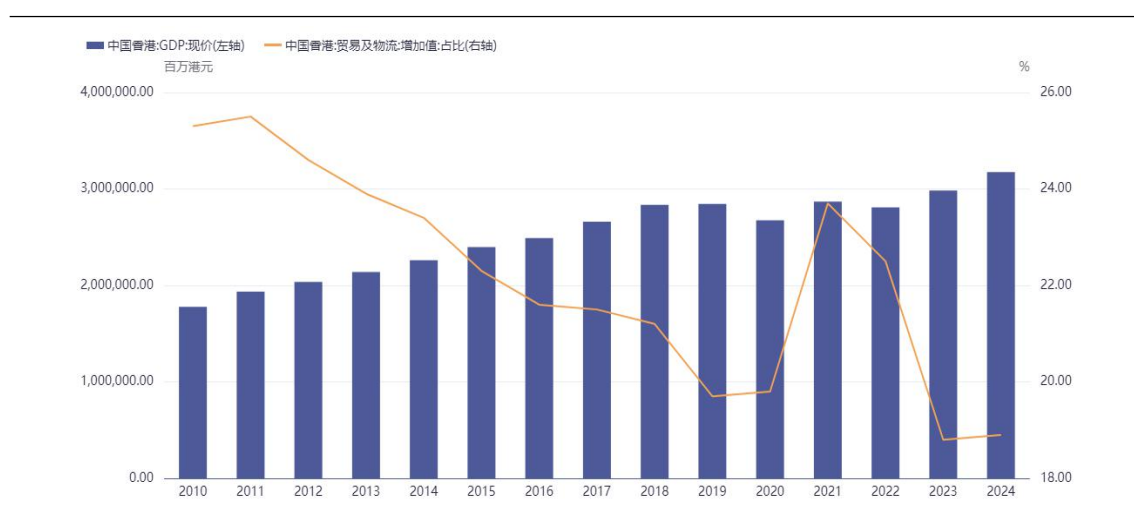
数据来源：世界银行、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

（二）作为国际领先交通枢纽，香港物流交通相关行业在后疫情时代展现出较强韧性与增长潜力

贸易及物流业是香港四大经济支柱之一，占 GDP 比重约五分之一。根据《现代物流发展行动纲领》，2023 年贸易及

物流业占香港 GDP 的 18.8%（见图表 7），提供约 576,200 份职位。香港运输、仓库及速递服务业总收益达到 7,556 亿港元、同比增长 12.5%，行业增加值（1,973 亿港元）约占 GDP 的 6.2%，其中仅物流业已占本地生产总值的 3.5%，提供约 171,400 份职位。同年，运输服务占本港服务输出的 30.8%。从事运输、仓库及速递服务业的机构单位数目约有 27,300 间，涵盖航空、海运、代理、仓储等各环节，形成高度协同的产业网络。

图表 7：2010 年以来香港贸易及物流业占 GDP 的比重变化



数据来源：香港特区政府统计处、同花顺 iFinD、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

不同运输方式的物流收益普遍增长。香港国际机场 2024 年货运量达到 494 万吨，连续 14 年蝉联全球第一。航空运输及相关服务总收益为 1,658 亿港元，同比增长 10.3%；跨境水上运输总收益为 1,579 亿港元，同比增长 15.3%；陆路货运业 2024 年行业增加价值较 2023 年上升 15.2%至 107 亿港元、总收益为 268 亿港元。整体看，空运与海运共同构成

香港货运收益绝对主体（合计占比超 70%），海运盈利提升更为突出，空运高收益规模反映了其高价值供应链引擎地位。

香港客运交通行业增长依托于旅游业强劲复苏，但在本地及赴港人流消费模式深刻转型⁶背景下，旅游业增长贡献仍未恢复至疫情前。香港旅游业占 GDP 的比重从 2018 年达到约 4.5%，至 2021 年跌落至约 0.08%，2022 年后占比迅速恢复，2024 年升至 2.72%，但仍显著低于 2018 年（见图表 8）。

图表 8：本世纪以来香港旅游业占 GDP 的比重变化



数据来源：香港特区政府统计处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

香港“国际航空为顶层门户、跨境高铁为区域动脉、市内铁路为运行骨干、路面公交为毛细血管”组成的立体化客运体系日臻完善，客运需求随跨境往来恢复显著回升。2025 年访港旅客达 4,990 万人次，其中非中国内地旅客增长 15%，越南、澳大利亚等新兴市场增幅超 25%。航空客运的强劲复苏最为突出，香港国际机场客运量已恢复至年超 5,000 万人

⁶ 包括港人北上消费意愿明显增强，赴港游客购物消费意愿减弱等。

次高位。陆路跨境交通则在“港车北上”等便利政策驱动下实现爆发式增长，2024 年香港陆路客运总收益达到 627 亿港元，同比增长 12.6%。连接粤港澳的水上客运航线人流也稳步恢复。

（三）粤港澳大湾区一体化建设政策创新和基建联动，为香港交通物流行业发展注入新动能

大湾区经济活跃是香港交通物流行业发展的客观基础。2024 年大湾区 GDP 超 14.5 万亿元人民币，接近全球前十大经济体水平。区内人口超 8,700 万，跨境电商交易额 2024 年突破 1.2 万亿元，电子信息、高端装备、生物医药等优势产业集群持续壮大，湾区企业也是面向东盟等“一带一路”市场开展跨区域产能合作的引领力量，为香港带来稳定且高质量的物流需求。

近年系列政策创新与基建联通推动跨境物流、人流无缝衔接、高效流转。《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出“建设世界级机场群和港口群，提升香港国际航运中心地位”。香港国际机场联合东莞打造“东莞—香港国际机场物流园”，利用中国内地城市的前置处理中心完成货物预安检、集货分拨，大幅降低香港机场的仓储与通关压力，提升货物整体流转效率、降低成本，成为大湾区物流协同的典范。港珠澳大桥开通重构了粤西物流格局，实现了“西岸物流圈”与香港快速联通；罗湖、皇岗、福田等陆路口岸实施“陆路口岸货运整体通关模式”改革，通过“一站式”查验、数据

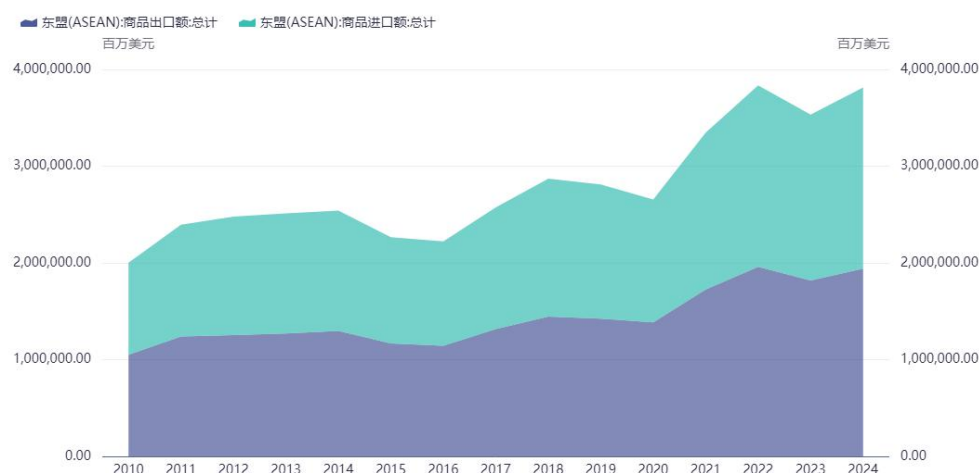
共享等措施，缩短跨境货车平均通关时间；“港车北上”“澳车北上”以人流为主但为跨境车辆管理、查验标准统一积累经验，为未来“货运北上”“货运西进”政策创新提供实践基础。

（四）香港交通物流行业亦深度受益于东南亚区域协同发展红利

中国-东盟经贸一体化合作正从多维度带动香港物流需求增长。东盟⁷已经成为全球第五大经济体、亚洲第三大经济体，2024 年名义 GDP3.9 万亿美元，2011-2024 年均增长率为 4.3%。从人口看，2024 年东盟约有 6.8 亿人口，82%为互联网用户，跨境电商活跃，带动消费品物流需求激增。从产业看，纺织服装、电子组装、汽车零部件等产业集群成型，精密零部件运输、跨境供应链配套等高端制造业物流需求显著增长。从贸易看，2024 年东盟商品进出口总额超 3.8 万亿美元，同比增长 7.9%（见图表 9），约占全球贸易总额 8%。东盟自 2020 年起成为中国内地第一大贸易伙伴，更早自 2010 年起就成为香港第二大贸易伙伴，2024 年香港与东盟商品贸易总额 12,896 亿港元（约合 1,649 亿美元），占香港全球贸易额 13.6%；2025 年香港与东盟的全年商品贸易总额升至 14,180 亿港元（约合 1,812 亿美元），占香港全球贸易额的 13%。

⁷ 东盟成员国涵盖了东南亚地区的全部 11 个国家：越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、文莱、菲律宾、东帝汶。

图表 9：2010 年以来东盟商品进出口规模持续增长



数据来源：WTO、同花顺 iFind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

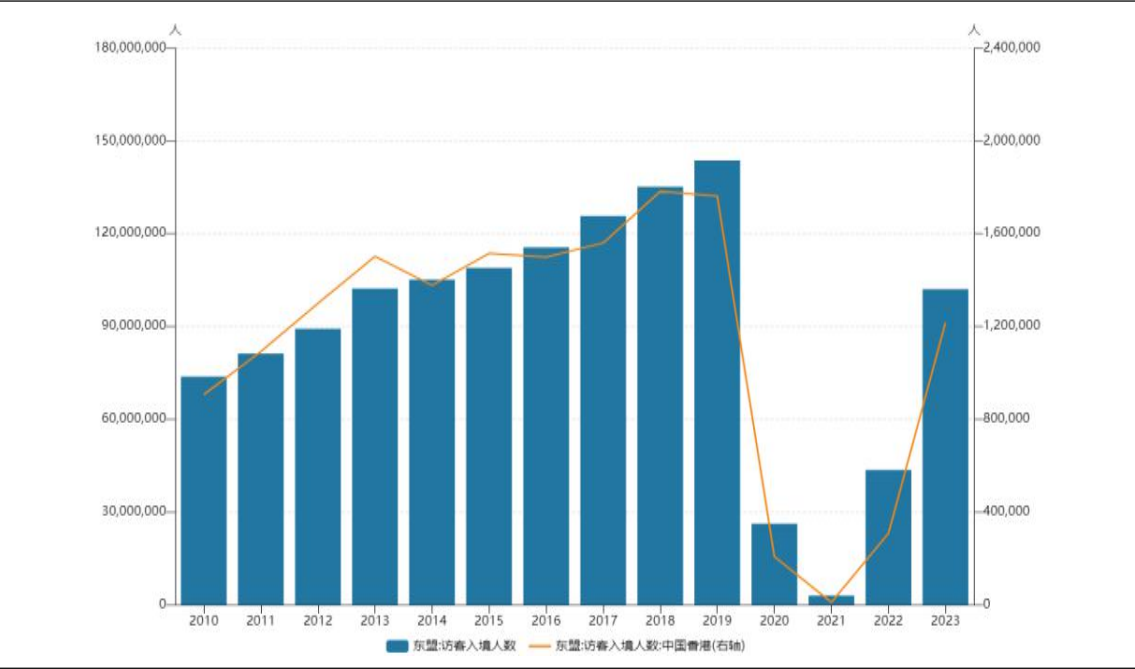
香港正积极争取早日加入《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP），未来将能够借助 RCEP 区域累积规则、原产地认定便利等条款，进一步提升物流清关标准化水平，提升“中国内地—香港—东南亚”的物流中转效率，巩固其作为区域物流枢纽的核心地位。

香港作为区域交通枢纽，亦受益于东盟旅游业高景气。东盟已成为全球最具活力的旅游市场之一，近年旅游业呈现高速增长态势⁸。2024 年东盟主要成员国接待的国际游客总数估算超过 1 亿人次，持续带动经港入境东盟人数增长。东盟游客赴港或经港前往其他地区旅游意愿亦高增。2024 年，访港旅客总量恢复至约 4,500 万人次，其中东南亚市场表现尤为突出。例如，来自菲律宾的旅客近 120 万人次，创下历史新高；印尼和马来西亚赴港旅客量也分别实现了 43%和 50%

⁸ 2024 年东盟国家中新加坡旅游业收入 297.8 亿美元，同比增长 9.67%，柬埔寨旅游业收入 36.4 亿美元，同比增长 17.97%，老挝旅游业收入 12.9 亿美元，同比增长 39.43%。

的显著增长（见图表 10）。2025 年全年访港旅客约为 4,990 万人次，其中菲律宾、泰国、越南等东盟国家的短途市场表现较佳；香港居民赴东盟的商务及休闲出行需求亦同步增长。

图表 10：2010 年以来东盟访客入境人数和自香港入境的访客人数



数据来源：东盟统计局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

二、本地基础：转口贸易和旅游业奠定香港交通物流业发展基础

当前，以资金和地产交投为主导的金融活动、以转口贸易为特征的外贸活动、以赴港游客为主的旅游消费活动是香港经济三大增长极。疫后香港经济自 2023 年起持续复苏，转口贸易高景气是支持经济韧性增长的重要动因，2024 年商品及服务贸易总额相当于名义 GDP 的 390.6%，2025 年初步预测数据显示这一比重仍高达 332.6%。受北上消费、汇率等因素影响，疫后旅游消费对香港经济增长的贡献趋弱，但香

港特区政府积极打造盛事经济、实施“旅游+”等策略，赴港人流仍呈现快速增长态势，2025 年访港旅客数量较 2024 的 4,500 万人次同比增长 12%，达到 4,990 万人次。

（一）转口贸易是香港货运交通体系的核心需求来源与增长动力

1. 转口贸易是香港核心支柱产业之一，其增长变迁为货运交通业发展奠定基础、推动物流业转型。

作为重要转口贸易枢纽，香港商品贸易额长期保持高位。根据香港统计处数据，2025 年香港商品贸易总值约 10.9 万亿港元，其中出口货值约 5.2 万亿港元，包括转口货值 5.17 万亿港元和港产品出口 660.33 亿港元，转口货值占总出口的比重为 98.7%。由于在统计中转口贸易分别计入进口和出口，因此可以测算得到，香港 2025 年转口贸易货值占贸易总值约为 94.7%。根据 WTO 数据，2024 年香港是全球第八大商品输出地，主要出口产品类别中电子产品受益于 AI 浪潮带动占比为 72.8%，出口额同比上升 22%，中国内地为最主要出口市场，占比达 59%。（见图表 11）。

图表 11：2016 年以来香港对外商品贸易规模及结构



数据来源：WTO、香港特区政府统计处、香港工业贸易署、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

转口贸易规模、结构及流向直接决定并塑造着香港港口、

机场等物流设施的货流量与运作模式。香港仍是中国内地最重要转口贸易港，以及全球最重要国际贸易中枢。首先，贸易总额持续增长为物流业提供了稳定业务基础，庞大的贸易总量直接转化为对港口装卸、远洋及内河运输、航空货运等服务的需求。其次，贸易区域结构深刻影响着物流运输的模式与效率。中国内地与越南、印度等新兴市场的贸易高速增长，则带动了香港远洋航线网络的优化与加密。最后，贸易商品结构向高价值转化，推动物流服务向高端化、多元化发展。近年香港出口呈现以电机、电子设备等高附加值产品为主的特点，对运输时效、安全性及供应链管理有更高要求，相应促进了提供一体化解决方案的现代物流服务发展，并推动香港国际机场的航空货运需求增长。

2. 香港货运行业全球表现卓越，与毗邻区域的竞争优势在于清关效率、基础设施质量及物流服务水平。

香港货运行业在国际竞争中位列第十，其核心优势在于较高的清关效率、基础设施质量及物流服务水平。根据世界银行发布的《物流绩效指数报告（2023）》（LPI）⁹，香港以 4.0 分的综合得分位列全球第 10 名，与加拿大、瑞典等发达经济体并列。具体看：香港在海关清关效率方面优于加拿大和意大利，在贸易与运输基础设施质量方面高于德国和比利时，在货运价格的竞争力与获取便利性方面优于法国和

⁹ 《物流绩效指数报告（2023）》构建了基于全球 139 个国家与地区的物流绩效指数（LPI, Logistics Performance Index），由超过 5000 名全球物流专业人士评价，从海关与边境管理、贸易与运输基础设施、物流服务质量等六个核心维度，量化了各国在构建高效、可靠供应链方面的表现。

阿联酋，在物流服务能力与质量方面超越瑞典和荷兰，在货物追踪和追溯能力方面优于奥地利和澳大利亚，在货物送达的及时性方面优于丹麦、爱尔兰（见图表 12）。

图表 12：世界银行物流绩效指数 LPI2023 年排名

Economy	LPI				Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics competence and equality		Timeliness		Tracking and tracing	
	Grouped rank	Score	Lower bound	Upper bound	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank
Singapore	1	4.3	4.2	4.4	4.2	1	4.6	1	4.0	2	4.4	1	4.3	1	4.4	1
Finland	2	4.2	4.0	4.4	4.0	4	4.2	5	4.1	1	4.2	3	4.3	1	4.2	3
Denmark	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.1	9	3.6	14	4.1	9	4.1	10	4.3	2
Germany	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.3	3	3.7	8	4.2	3	4.1	10	4.2	3
Netherlands	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.2	5	3.7	8	4.2	3	4.0	17	4.2	3
Switzerland	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.4	2	3.6	14	4.3	2	4.2	4	4.2	3
Austria	7	4.0	3.8	4.2	3.7	14	3.9	16	3.8	4	4.0	11	4.3	1	4.2	3
Belgium	7	4.0	3.9	4.1	3.9	7	4.1	9	3.8	4	4.2	3	4.2	4	4.0	16
Canada	7	4.0	3.9	4.1	4.0	4	4.3	3	3.6	14	4.2	3	4.1	10	4.1	11
Hong Kong SAR, China	7	4.0	3.9	4.1	3.8	12	4.0	14	4.0	2	4.0	11	4.1	10	4.2	3
Sweden	7	4.0	3.8	4.2	4.0	4	4.2	5	3.4	26	4.2	3	4.2	4	4.1	11
United Arab Emirates	7	4.0	3.9	4.1	3.7	14	4.1	9	3.8	4	4.0	11	4.2	4	4.1	11
France	13	3.9	3.8	4.0	3.7	14	3.8	19	3.7	8	3.8	20	4.1	10	4.0	16
Japan	13	3.9	3.8	4.0	3.9	7	4.2	5	3.3	38	4.1	9	4.0	17	4.0	16
Spain	13	3.9	3.8	4.0	3.6	20	3.8	19	3.7	8	3.9	14	4.2	4	4.1	11
Taiwan, China	13	3.9	3.7	4.1	3.5	22	3.8	19	3.7	8	3.9	14	4.2	4	4.2	3
Korea, Rep.	17	3.8	3.7	3.9	3.9	7	4.1	9	3.4	26	3.8	20	3.8	25	3.8	23
United States	17	3.8	3.7	3.9	3.7	14	3.9	16	3.4	26	3.9	14	3.8	25	4.2	3
Australia	19	3.7	3.5	3.9	3.7	14	4.1	9	3.1	47	3.9	14	3.6	35	4.1	11
China	19	3.7	3.6	3.8	3.3	31	4.0	14	3.6	14	3.8	20	3.7	30	3.8	23
Greece	19	3.7	3.5	3.9	3.2	37	3.7	25	3.8	4	3.8	20	3.9	21	3.9	20
Italy	19	3.7	3.6	3.8	3.4	24	3.8	19	3.4	26	3.8	20	3.9	21	3.9	20
Norway	19	3.7	3.5	3.9	3.8	12	3.9	16	3.0	57	3.8	20	4.0	17	3.7	29

数据来源：世界银行、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

相较而言，排名居首的新加坡具有领先的“系统化智能化”优势。新加坡 LPI 综合排名全球第一，核心优势在于将硬件、软件和制度优势融合成了一个高效生态系统。新加坡港口处理着全球约七分之一的集装箱转运量，樟宜机场年货运处理能力达 300 万吨。其“单一窗口”系统（TradeNet 及其升级版 NTP）将清关时间压缩至分钟级，且通过推动数字提单、跨境数据互认等监管创新，巩固了其作为全球海事服

务中心和供应链管理枢纽地位。

中国内地市场具有巨大的“规模与基建优势”。中国内地在 2023 年 LPI 排名中位列全球第 19 名，综合得分 3.7 分。作为“世界工厂”，自 2017 年以来一直保持全球第一大贸易国地位，2023 年进出口总值达 41.8 万亿元，2025 年进出口总值达到 45.5 万亿元。其核心优势在于超大规模国内消费市场和快速增长的跨境电商生态（2023 年跨境电商进出口总额已达近 2.4 万亿元）。凭借过去十年在港口、高铁及物流枢纽上的巨额投资，中国基础设施质量已跻身世界前列，强大产业配套和规模效应为全球物流体系提供了深厚支撑。

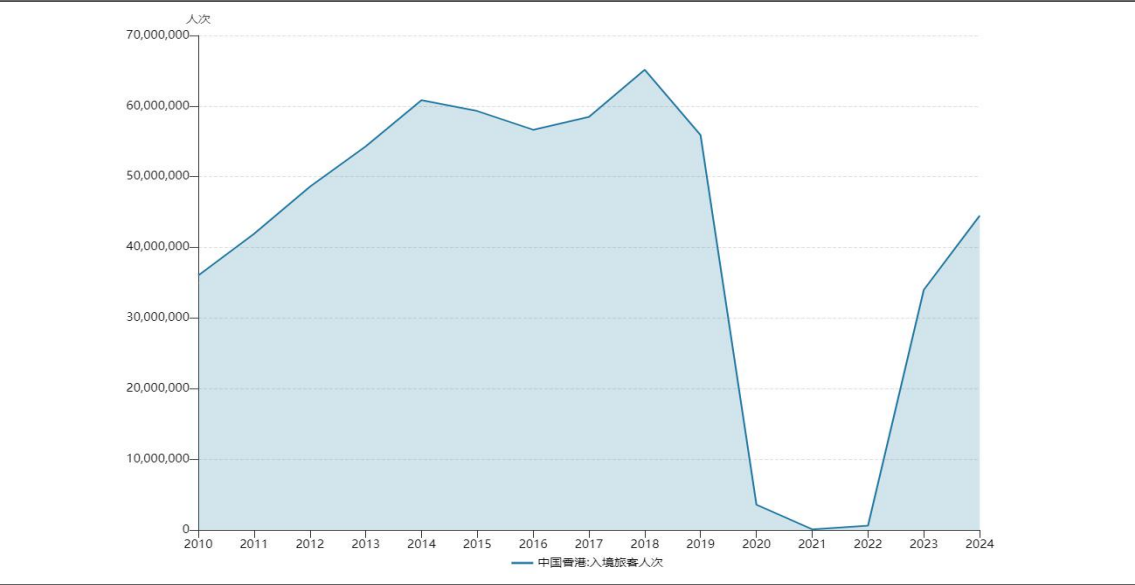
（二）香港旅游业强劲复苏，是客运交通的核心需求来源与价值实现载体

1. 香港旅游业强劲复苏，带动客运需求持续增长。

自 2023 年全面恢复通关以来，香港旅游业展现出强大的复苏动能与增长韧性，访港旅客规模持续攀升（见图表 12）。根据香港旅游发展局数据，2024 年访港旅客总数约 4,450 万人次，较 2023 年增长约 31%；2025 年约 4,990 万的访港旅客中，约 3,780 万、占比 76%来自中国内地，同比增长 11%；非中国内地旅客约 1,210 万、同比增长 24%。其中，东南亚等短途市场及欧美长途市场均录得超过 20%的同比增幅，菲律宾、印尼、澳大利亚等地增幅尤为突出（见图表 13-14）。梳理香港旅游业复苏的主要驱动因素，一是香港特区政府通过举办单车节、美酒佳肴巡礼、大型体育赛事及文化艺术展

览等盛事，显著延长了旅客逗留时间并刺激消费。二是香港深度融入粤港澳大湾区“一程多站”旅游模式，通过广深港高铁等跨境基建有效拓展了客源。

图表 13：2010 年以来香港访港旅客人次变化



数据来源：香港特区政府统计处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

图表 14：2024 年以来按国籍 / 地区划分的访港旅客人次

		访港旅客												
		数目												
国籍 / 地区		非洲	美洲	澳大利亚、新西兰及南太平洋	欧洲	中东	东亚 (1)	南亚及东南亚 (2)	中国内地	台湾	澳门	未能辨别	总计	
年	月													
2024		67 002	1 361 674		451 475	1 232 528	66 879	1 415 042	3 456 708	34 043 127	1 244 610	1 163 600	142	44 502 787
2025		82 482	1 581 058		568 544	1 501 764	91 737	1 705 476	3 766 589	37 833 784	1 578 494	1 184 782	122	49 894 832
	1	4 565	97 498		49 379	93 244	4 390	144 389	262 896	2 984 761	93 916	90 568	11	3 825 617
	2	3 701	89 297		23 467	85 496	4 430	131 893	215 194	3 245 911	99 726	102 063	12	4 001 190
	3	4 925	127 650		36 020	131 794	4 456	129 995	313 160	2 467 491	91 534	94 954	12	3 401 991
	4	7 655	126 576		41 511	134 492	6 618	102 717	306 127	2 483 291	101 924	80 463	7	3 391 381
	5	5 055	100 507		25 885	95 209	4 760	98 963	272 902	2 627 401	93 048	83 740	8	3 398 458
	6	4 378	113 905		26 994	67 537	5 051	80 651	294 016	2 341 637	112 192	86 225	12	3 132 598
	7	5 040	117 883		27 393	79 813	4 543	79 720	242 681	3 140 563	112 633	111 349	12	3 921 630
	8	5 140	97 271		23 108	88 786	4 572	109 392	223 333	3 659 538	113 214	129 499	24	4 453 877
	9	5 886	86 288		42 315	84 861	6 076	118 551	240 412	2 295 568	102 359	79 678	9	3 062 003
	10	7 832	133 335		47 595	136 938	7 784	125 186	296 174	3 138 319	108 366	88 507	18	4 090 054
	11	5 734	141 978		45 068	132 901	7 352	139 418	348 027	2 557 894	102 291	87 763	11	3 568 437
2025		7 091	129 486		62 760	110 457	6 847	154 167	441 786	3 100 753	113 407	128 791	6	4 255 551
	1	5 393	114 797		63 388	111 321	5 446	178 790	299 884	3 726 236	139 003	97 801	7	4 742 066
	2	3 835	102 177		32 923	101 232	5 019	187 967	256 361	2 769 404	118 849	89 898	6	3 667 671
	3	5 452	146 248		47 009	147 660	6 688	178 220	337 286	2 749 719	112 569	87 651	10	3 818 512
	4	8 113	140 972		56 192	155 237	9 026	104 407	343 729	2 813 526	124 218	92 504	10	3 847 934
	5	6 053	115 187		36 268	104 704	5 644	129 560	338 482	3 123 593	123 435	96 001	11	4 078 938
	6	5 239	127 833		34 290	79 825	6 471	95 826	309 604	2 611 276	125 246	85 363	6	3 480 979
	7	6 623	134 857		35 954	98 593	6 913	97 491	247 436	3 510 343	140 392	111 905	7	4 390 514
	8	6 597	113 978		26 888	112 111	8 624	132 183	238 822	4 223 347	148 511	141 968	8	5 152 837
	9	6 972	96 988		45 252	99 124	7 551	115 717	260 115	2 458 439	128 829	73 198	12	3 292 197
	10	9 826	163 079		56 572	165 792	9 772	155 080	324 811	3 452 168	157 831	93 573	11	4 588 515
	11	7 796	165 915		52 904	173 360	10 650	171 496	346 341	3 041 327	127 113	92 349	21	4 189 272
	12	10 583	159 027		80 904	152 805	9 933	158 739	463 918	3 354 406	132 498	122 571	13	4 645 397

数据来源：香港特区政府统计处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

2. 香港客运排名全球前列，与毗邻区域的竞争优势在于全面高效公交网络和可持续运输系统。

香港公共交通系统具有极高的居民满意度、服务效率和网络覆盖率。2025 年 3 月英国知名杂志《Time Out》发布的全球“最佳公共交通系统”排名中，香港以其高度整合、高效可靠的全方位运输网络高居榜首，在准点率、清洁度和便捷性上均获得广泛赞誉。国际顾问公司奥纬咨询（Oliver Wyman）与加州大学伯克利分校联合发布的全球公共交通分类指数中，香港的可持续运输系统排名亚洲第一，并在全球总排名中位列第二，与新加坡处于同一最高梯队。支持其全球声誉的，是香港公共交通系统所承载的超高人流规模 and 在全球范围内无出其右的分担率。根据行业研究数据，香港公共交通的日均客流量超过 1,140 万人次，公共交通的出行分担率长期维持在 80%至 90%之间。

相较而言，新加坡的航空客运业以世界级的航空枢纽为核心驱动力，并以更高效的客运承载力略领先于香港。新加坡的樟宜机场是其国际连通性的基石，直航网络覆盖全球 50 多个国家的 170 多个城市，2025 年约 100 家航空公司实现全年客运量 6,998 万人次，年航班起降量达 37.4 万架次，国际座位容量约 4,260 万个，位列航空数据平台 OAG 的国际机场排名第 4 位¹⁰。与之相比，香港机场连接全球超过 200 个

¹⁰ 数据来源：新加坡交通部，新加坡联合早报，航空数据平台 OAG。

目的地，2025 年约 140 家航空公司实现全年客运量 6,100 万人次，年航班起降量达 39.5 万架次，国际座位容量约 3,870 万个，位列航空数据平台 OAG 的国际机场排名第 8 位¹¹。

相较而言，中国内地的交通客运业体现为超大规模的国内流动与快速迭代的基础设施网络。2025 年全年跨区域人员流动量预计超过 660 亿人次。仅 2025 年前三季度，铁路和民航客运量就分别完成 35.4 亿和 5.8 亿人次，同比保持增长。持续较高交通固定资产投资是重要基础，2025 年全年预计超过 3.6 万亿元，用于扩建高速铁路、高速公路及民用机场。同时，数字化转型深入推进，通过推进智慧扩容赋能海量出行的系统能力。

三、前瞻未来：香港交通物流行业发展趋势展望

（一）技术赋能：数字化驱动交通物流行业智慧化转型

当前，香港交通物流业数字化发展正超越流程优化，向数据价值化、运营自动化与业态融合化的更深层次拓展，有望逐步构建起以 AI、大数据和共享模式为特征的数字化生态。例如，电子道路收费（ERP）等动态管理试点，以科技手段调节核心交通流量。香港科技园亦设立相关实验室，吸引企业共同开发数字孪生、自动驾驶等解决方案，以开放生态驱动整个客货运输行业的智能化升级。

展望未来，科技创新有望成为香港交通物流行业优势再造的核心引擎。技术层面，数字孪生（DigitalTwin）的全

¹¹ 数据来源：香港机场管理局，香港新闻社，航空数据平台 OAG。

局仿真与决策通过构建交通基础设施的高精度虚拟模型，能够对人流、货流进行模拟预测与压力测试，从而实现从被动响应到主动优化的转变。**5G 与物联网（IoT）**的深度融合，正催生更智能的车联网（V2X）环境和自动驾驶商用场景，为实时动态路由规划奠定了基础。**行业层面**，“出行即服务（MaaS）”理念渐次落地，集成化的数字交通管理系统通过数据分析和智能算法统一调控区域内的信号灯、闸口和车辆预约，以化解港口、机场周边高峰期的拥堵难题。

（二）区位融合：区域经济融合带动跨境交通物流需求

展望未来，香港凭借其独特的地理位置和制度优势，有望在区域经济一体化发展中扮演更关键角色。全球层面，香港作为独立的关税区和拥有成熟普通法体系的国际都会，为跨国企业提供了高效、透明且符合国际标准的贸易处理与风险管理服务。这使得香港超越了单纯的货物转运功能，成为全球贸易价值链中不可或缺的信任节点和高附加值服务平台，有效促进了国际间的人流与物流高效流通。

区域层面，香港正积极推动与粤澳更紧密的“硬联通”与“软联通”，构建一体化多式联运网络。未来有望进一步推动港珠澳大桥、深中通道以及香港国际机场东莞空港中心等重大跨境基础设施的建成与运营，拓展与东南亚等新兴市场的联系，吸引跨国企业设立亚太供应链管理总部，统筹区域内生产与全球分销，从而在亚太区域竞争中打造以香港为核心的高效人流物流枢纽。

（三）政策支持：精准推动向高附加值方向转型

当前，“行业政策”与“金融科技”协同的赋能生态正在形成。**硬件上**，位于北部都会区的洪水桥现代物流圈规划即将落地，旨在提供规模化、智能化的高端仓储与运营空间。**软件上**，关键的“港口社区系统”旨在数字化串联海运、空运及陆路运输网络，提升全链条透明度与效率。

展望未来，香港有望通过持续实施精准的行业指引和行动纲领，引导交通物流行业向高附加值方向转型。香港特区政府发布的《现代物流发展行动纲领》与《海运及港口发展策略行动纲领》已勾勒出清晰的蓝图，聚焦于冷链医药、电子产品、奢侈品及跨境电商等高价值货类。该“高端差异化”战略旨在利用香港极高的清关效率和专业服务能力，巩固其在利基市场中的统治地位，使物流业与本地发达的金融、保险及专业服务业深度融合，提供一站式供应链解决方案。

（四）绿色发展：经济低碳转型的重要引擎

围绕“2050年前实现碳中和”的愿景，香港交通物流业的绿色转型正沿着政策引领、技术赋能的系统路径展开。香港特区政府于2025年公布《物流业ESG发展路线图》，并于2026年初推出专为中小企业设计的ESG数据收集工具包，通过标准化工具帮助企业管理能耗与排放数据，为其应对国际供应链环保要求、获取绿色金融支持奠定基础，夯实制度与数据底座。

具体看，香港交通物流业的绿色转型“海空陆并进”。

空运方面，香港特区政府设定了到 2030 年从香港国际机场出发的航班使用 1%至 2%可持续航空燃料（SAF）的目标，并积极探索发展低空经济。**海运方面**，香港特区政府 2024 年 11 月发布的《绿色船用燃料加注行动纲领》，设定了 2050 年前后实现国际航运净零碳排放的总体目标，并规划了阶段性路径。**陆运方面**，绿色发展融入基础设施与运营全流程，从源头减少空驶和排放。针对占全港碳排放总量约 4%的公共巴士和的士，已公布明确的绿色转型路线图，计划资助购置约 600 辆电动巴士和 3,000 辆电动的士，并预计到 2027 年底在全港增设至少 500 个高速充电桩以支持电动车的增长。在更广泛的交通层面，政府正全力推动智慧绿色集体运输系统，例如启德项目预计将于 2031 年通车。

*免责声明

本报告由中国工商银行（亚洲）有限公司发出，以上条款建立在我行认为可靠信息的基础上，但我行并不表示对报告的准确或完整负责。如以上资料有所更改，我行恕不另行通知。上述资料仅供参考，我行并非借此诱导任何投资行为或预期未来利率 / 价格走势。我行或我行的任何关联机构可能拥有以上投资产品。

本报告并不构成我行作为上述交易及任何其他投资交易的顾问或令我行负上任何信托责任。我行不对报告或其内容运用负上任何法律责任。投资者在决定进行任何交易之前，应充分了解交易的详情和细则，并进行独立的分析，以评估该交易是否切合个人的条件和目标。我们也建议投资者作出独立的调查以达上述的目的。我行不保证或指示此投资产品将出现任何的投资结果。

这份报告是提供的资料仅供参考。本报告并不构成任何要约，招揽或邀请购买，出售或持有任何证券。投资价格可跌可升，投资者可能会损失部分或全部的投资。在本报告所载资料没有考虑到任何人的投资目标，财务状况和风险偏好及投资者的任何个人资料，因此不应依赖作出任何投资决定。订立任何投资交易前，你应该参照自己的财务状况及投资目标考虑这种买卖是否适合你，并寻求咨询意见的独立法律、财务、税务或其他专业顾问。